

Sondernummer des



**Eisenbahn  
JOURNAL**

Gerhard Oswald

B 7539 E

ISBN 3-922404-39-1

# Die SOB

**special  
6/92**

## Schweizerische Südostbahn

DM 16,80

sfr 16,80

öS 120,-





(Füllseite)



**Bild 2:** Triebwagen-Pendelzug der Südostbahn am 26. April 1992 auf der Steilstrecke oberhalb Wädenswil. **Foto: M. Lasek**

**Bild 1 (Titelbild):** Re 4/4 42 "Arth-Goldau" mit Schnellzug am 24. Juli 1985 bei Steinerberg mit den beiden Mythen als Kulisse. **Foto: G. Wagner**

## Impressum

ISBN 3-922404-39-1

**Verlag und Redaktion:**  
Hermann Merker Verlag GmbH  
Rudolf-Diesel-Ring 5  
D-8080 Fürstentfeldbruck  
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49  
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker  
Autor: Gerhard Oswald  
Textredaktion: Manfred Grauer  
Bildredaktion: Hermann Merker, Ingo Neidhardt  
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann  
Layout: Hermann Merker, Gerhard Peter  
Titelseitengestaltung: Gerhard Gerstberger  
Anzeigen: Elke Albrecht  
Printed in Italy by Europlanning srl  
via Morgagni 24, I-37136 Verona  
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH  
Vertrieb Einzelverkauf:  
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb  
GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck.

Copyright August 1992 by  
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstentfeldbruck



## Inhalt

	Seite
Einleitung	4
Eine der schönsten Voralpenbahnen	6
Die Eisenbahn Wädenswil – Einsiedeln	14
Gründung und Bau der Südostbahn	16
Erst Erfolg – dann knapp am Konkurs vorbei	27
Endlich elektrischer Betrieb	36
Wandel zur modernen Hauptbahn	42
Letzter Hit: der »Voralpen-Express«	54

### Literatur zum Thema

Archiv der Südostbahn: Geschäftsberichte der Eisenbahn Wädenswil – Einsiedeln und der Südostbahn (1870-1991)  
Einsiedler Anzeiger (verschiedene Jahrgänge)  
Jakob Höhn: Rückblicke auf die Entstehung der Eisenbahn Wädenswil – Einsiedeln (1910)  
Alfred Moser: Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen (1923/1967)  
Carl Kälin: Die Schweizerische Südostbahn (Dissertation, 1933)  
Hans Gwalter: 50 Jahre Schweizerische Südostbahn 1891-1941  
Ernst Mathys: Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte (1944)

Der Seedamm-Umbau von Rapperswil (1951)  
Walter Kesslering: Fünfzig Jahre Bodensee-Toggenburg-Bahn (1960)  
Peter Willen: Lokomotiven der Schweiz (1970)  
Claude Jeanmaire: Die Lokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen (1970/1979)  
Generalsekretariat der Schweizerischen Bundesbahnen: Schienennetz Schweiz (1980)  
Ascano Schneider: Gebirgsbahnen Europas (1982)  
Wissenswertes über die Südostbahn (1989)  
Gerhard Oswald: Wie Einsiedeln 1870 bis 1877 zu seiner Bahn kam (1990)  
Gerhard Oswald, Kaspar Michel: Die Südostbahn (1991)  
Gerhard Oswald: Endstation Brunnen oder Goldau (1991)





Bild 3: Skiverlad in den frühen zwanziger Jahren in Wädenswil. Als Schiebelok steht E 3/3 2 "Einsiedeln" (Baujahr 1878) bereit. Foto: Archiv SOB

# Einleitung

Die Schweizerische Südostbahn konnte 1991 ihr hundertjähriges Bestehen feiern. Ihr Name sagt uns wenig – nicht einmal etwas über ihre Lage in der Mitte der Schweiz. Während andere Privatbahnen ihre Bezeichnung auf die Endstationen oder doch zumindest auf den geographischen Namen ihres Einzugsgebiets abstützen, bedeutete der Name Südostbahn zur Zeit ihrer Gründung eher eine Absichtserklärung. Die Südostbahn wollte ein Bindeglied werden zwischen dem Osten und Süden der Schweiz.

Dies war zur Zeit ihrer Inbetriebnahme nur teilweise möglich. Neun Jahre zuvor, 1882, war die Gotthardbahn als große Transitlinie zum Süden (Tessin, Italien) eröffnet worden. An sie schließt die Südostbahn in Arth-Goldau an. Die Verbindung mit der Ostschweiz schaffte die SOB jedoch erst 1910 mit der Eröffnung des Rickentunnels durch die SBB und die Inbetriebnahme der Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Eigentlich müsste die in diesem Special beschriebene Bahn Ostschweiz-Zentral-schweiz-Bahn heißen; denn diese Relation – der Schnellzugverkehr zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee, zwischen St. Gallen und Luzern – ist zur eigentlichen Lebensader der Südostbahn geworden. Hier setzte und setzt sie ihr modernstes Rollmaterial ein. Als eine von wenigen schweizerischen Privatbahnen verfügt sie

schon über klimatisierte Personenwagen. Allerdings schwebt gerade über dieser an den Voralpen entlangführenden Verbindung das Damoklesschwert der Neuen Alpen-transversalen (NEAT): Die Anbindung der Ostschweiz an die künftige in Arth-Goldau beginnende Gotthard-Basislinie soll leider unter Umfahrung der Südostbahn zustande kommen.

Für solche Absichten ist eine Eigenheit der SOB verantwortlich: Ihre Gründer wollten sie zwar als Hauptbahn bauen, versahen sie aber mit außerordentlichen Steigungen (50‰) und engen Kurven, wie sie keine andere normalspurige Schnellzugstrecke in der Schweiz auch nur annähernd aufweist. Seit 1992 verfügt die Südostbahn sogar über einen 3 km langen Doppelspurabschnitt, der weitgehend diese Höchstneigung hat. Es ist schon ein besonderes Erlebnis, wenn der Schnellzug zwischen Freienbach und Wollerau mit 80 km/h die Steigung von 50‰ hinaufbraust!

Wie man sieht, hat die Südostbahn neben der herben Schönheit der von ihr durchfahrenen Hochmoore und dem Tiefblick auf Zürichsee sowie den Talkessel von Schwyz durchaus Spektakuläres zu bieten! Das Netz der Südostbahn weist eine Eigentumslänge von 46,670 km und eine Betriebslänge von 49,180 km auf. Es verteilt sich auf die beiden Linien Wädenswil-Einsiedeln (eröffnet 1877) und Rapperswil-Arth-Goldau (eröffnet 1891). Beide Strecken weisen zwischen Samstagern und Biberbrugg eine von 116 fahrplanmäßigen Zügen befahrene Gemeinschaftsstrecke

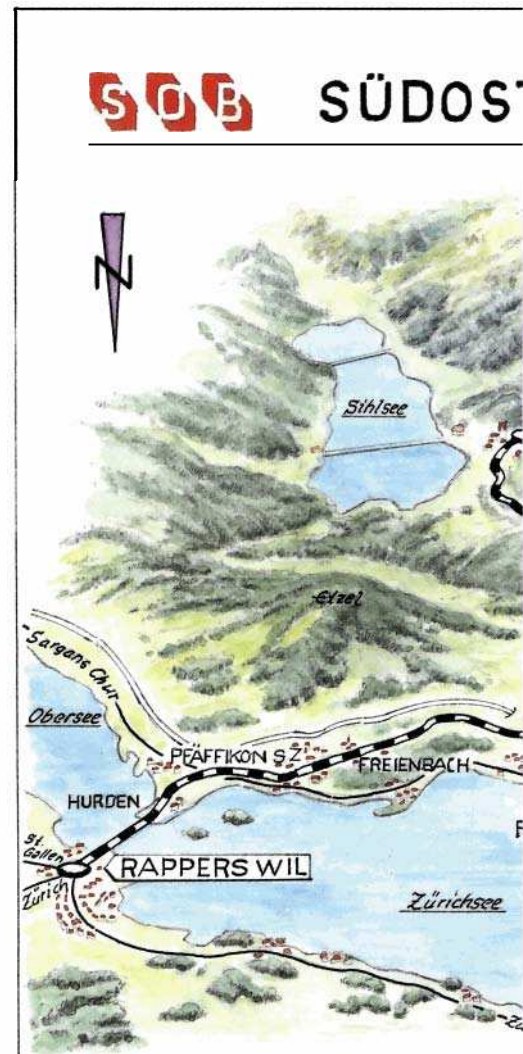






Bild 5: Bahnhof Einsiedeln um 1900 mit dem Empfangsgebäude von 1877 im ursprünglichen Zustand und dem neuen Perrondach. Foto: Slg. K. Hensler



Bild 4: Zeichnung R. Barkhoff

auf. 1991 beförderte die Südostbahn 4,408 Millionen Reisende und 208 698 t Güter. Diese Zahlen belegen ihre große Bedeutung im Durchgangs-, Touristen- und Berufsverkehr.

Eine Fahrt mit der Südostbahn lohnt sich auf jeden Fall! Sie erschließt den berühmten Wallfahrtsort Einsiedeln. Rund eine halbe Million Menschen pilgert jährlich zur Schwarzen Madonna, dieser gotischen Statue, die im Laufe der Jahrhunderte infolge von Kerzenrauch eine dunkle Farbe angenommen hat.

Das Gnadensbild wird in einer Kapelle aus schwarzem Marmor verehrt, die mitten in der gewaltigen Klosterkirche steht, dem größten Kirchenbau der Schweiz. Das Kloster Einsiedeln wurde im Jahre 934 an jener Stelle gegründet, an der zwei Räuber am 21. Januar 861 den Heiligen Meinrad erschlugen.

Die Region Einsiedeln-Ybrig ist zudem als beliebtes Wintersport- und Wandergebiet bekannt. An den Strecken der Südostbahn liegen aber auch bekannte Gewässer wie der Zürichsee, den die SOB auf dem Seedamm von Rapperswil überquert, und der Vierwaldstättersee, den die Schnellzüge in Küssnacht und Luzern auf SBB-Gleisen erreichen.

Möge das Kennenlernen dieser namhaften Schweizer Privatbahn durch das Ihnen vorliegende Special des Eisenbahn-Journals auch Sie zu einem Besuch des innovativen Bahnunternehmens SOB mit seinem dichten Fahrplanangebot anregen!

**Gerhard Oswald**



# Eine der schönsten Voralpenbahnen

Am 8. August 1891 verließ der erste fahrplanmäßige Zug der Südostbahn Rapperswil am Zürichsee in Richtung Arth-Goldau am Fuße des Rigi. Die Fahrt auf der 38,6 km langen Strecke dauerte 1 h 51 min. Das war selbst für die damalige Zeit sehr lange. Aber der Zug hatte bis zum höchstgelegenen Punkt bei der Haltestelle Biberegg eine Höhendifferenz von 520 m zurückzulegen. Die Neigung der Trasse beträgt meist zwischen 45 und 50‰.

Damit ist eines der maßgeblichen Kriterien genannt, die die beiden SOB-Linien Wädenswil – Einsiedeln und Rapperswil – Arth-Goldau kennzeichnen: die für eine normalspurige Bahn außerordentlichen Steigungen und Gefällstrecken. Obwohl die SOB-Linien nicht durch eine gebirgige Landschaft führen, sind sie von ihrer Charakteristik her dennoch ausgesprochene Gebirgsbahnen. Die Südostbahn stand lange im Schatten bedeutenderer oder zumindest bekannterer Privatbahnen, die rund 40% des schweizerischen Schienennetzes befahren. Lötschbergbahn (BLS), Rhätische Bahn (RhB), Furka-Oberalp-Bahn (FO) oder Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) genießen im In- und Ausland weit größere Beachtung. Das ist angesichts der zum Teil einmaligen Besonderheiten der Südostbahn recht erstaunlich.

In die Schlagzeilen (auch der Eisenbahn-Zeitschriften) geriet die SOB erst, als sie zur Deckung ihres dringenden Bedarfs Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn anmietete, die heute noch im Personen- und Güterverkehr eingesetzt werden. Den "Durchbruch" zur allgemeinen Beachtung schaffte die Südostbahn dann in ihrem Jubiläumsjahr 1991.

## Zwei unterschiedliche Linien

Die Südostbahn betreibt seit 1891 die Linien Wädenswil – Einsiedeln und Rapperswil – Arth-Goldau. Samstagern – Biberbrugg ist Gemeinschaftsstrecke für beide Linien. Die am 1. Mai 1877 eröffnete Wädenswil-Einsiedeln-Bahn diente vor allem der Erschließung des bekannten Wallfahrtsortes Einsiedeln. Heute ist sie als Linie 13 ins Zürcher S-Bahn-Netz eingebunden. Dies unterstreicht ihre bedeutende Rolle im Schienenverkehr der Agglomeration Zürich, der überlagert wird vom Touristen- und Pilgerverkehr.

Anders die durch ein weitgehend bevölkerungsarmes und wirtschaftsschwaches Gebiet führende Strecke Rapperswil – Arth-

**Bild 6:** Drei-Wagen-Pendelzug in der prächtigen Landschaft der Hochebene von Rothenthurm. Der Triebwagen BDe 4/4 80 "Einsiedeln" entstand 1979 aus dem ABe 4/4 71. **Foto:** F. Kälin















Goldau. Sie besaß anfänglich Bedeutung als Erschließungslinie zur 1882 eröffneten Gotthardbahn. Ihr regionaler Charakter wurde erst aufgewertet, als mit der Eröffnung des Rickentunnels und der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) im Jahre 1910 der Anschluß an die Ostschweiz geschaffen wurde.

Die Südostbahn erkannte frühzeitig die Bedeutung des Durchgangsverkehrs, der vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg sukzessive ausgebaut wurde. Heute verkehren zwischen Zentralschweiz und Ostschweiz sieben Schnellzugpaare mit modernstem Rollmaterial über die Südostbahn. Sie tragen seit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1992 nach bekannten Vorbildern den stolzen Namen "Voralpen-Express".

## Vom Zürichsee in den Finstern Wald

Ausgangspunkt der Kursbuchstrecke 672 nach Einsiedeln ist die Schnellzugstation **Wädenswil** an der Linie Zürich – Sargans – Chur. Hier wird in die Drei-Wagen-Kompositionen der Südostbahn umgestiegen, die in Wädenswil die am tiefsten gelegene Stelle (408 m ü. N.N.) des SOB-Netzes anfährt.

Sofort nach Verlassen des Bahnhofs führen die Gleise in der Maximalsteigung (50‰) steil aufwärts. Es lohnt sich, auf der Seeseite zu sitzen, denn schon nach kurzer Zeit hat man einen prächtigen Tiefblick auf die ganze Zürichsee-Gegend. Mit zunehmender Fahrt erweitert sich der Horizont auf die beiden Inseln Ufnau und Lützelau sowie auf den Rapperswiler Seedamm und bei schönem Wetter bis hinüber zum Säntis.

Nach 2,9 km erreicht man die Station **Burgalden**, die ein großes Wohngebiet der Gemeinde Richterswil erschließt. Burgalden weist von den SOB-eigenen Stationen nach Einsiedeln die zweithöchste Personenfrequenz auf.

Weiter geht es mit 50‰ aufwärts. Nach dem Überqueren der Autobahn N 3 (Zürich – Graubünden) folgt die erst 1979 errichtete Haltestelle **Grüenfeld** inmitten eines neuen Wohnviertels. Nun nähert sich von links das von Wollerau heraufkommende Gleis der Linie Rapperswil – Goldau.

In **Samstagern** erreichen beide Strecken den SOB-Betriebsmittelpunkt mit ausgedehnten Gleisanlagen. Seit 1974 ist die SOB daran, ihre Depots und die Werkstätten schrittweise zu erneuern. Noch fehlt die letzte Etappe, bis die Bahn über modernst eingerichtete Anlagen für den Unterhalt von Rollmaterial und Einrichtungen verfügt.

Der nun bis zur Station Schindellegi-Feusisberg folgende Abschnitt stellt ein europäisches Unikum dar. Im Frühjahr 1992 konn-

te nach beinahe dreijährigen Bauarbeiten zwischen Samstagern und Schindellegi die erste SOB-Doppelspur dem Betrieb übergeben werden. Sie liegt fast durchgehend in einer Neigung von 50‰, womit die Südostbahn über die steilste Doppelspurstrecke in Normalspur verfügt. Sie soll in den nächsten Jahren bis zur zweiten Abzweigstation Biberbrugg verlängert werden. Dank dem zweiten Gleis kann die Verspätungsanfälligkeit auf der dicht befahrenen Gemeinschaftsstrecke Samstagern – Biberbrugg erheblich gesenkt werden.

Es lohnt sich, kurz vor Einfahrt in die Station **Schindellegi-Feusisberg** nochmals das prächtige Panorama mit dem Tiefblick auf Rapperswil zu genießen. In Schindellegi endet der Einzugsbereich des Zürcher Verkehrsverbunds, der der Südostbahn einen starken Mehrverkehr gebracht hat.

Nach Verlassen von Schindellegi überquert der Zug die Sihl und führt an der Kantonsstraße entlang steil aufwärts nach dem Chaltenboden. Hier besteht seit 1991 ein Anschlußgleis für ein großes Lagerhaus, das der Südostbahn zu zusätzlichen Gütertonnen verhilft. Es mußte aus einer Steigung von 45‰ heraus angeschlossen werden. Die zur Sicherung des Anschlußgleises erstellte Blockstelle ermöglicht zwischen Schindellegi und Biberbrugg eine Zugfolge im Abstand von anderthalb Minuten. Beim Chaltenboden biegt die Südostbahn ins Tal der Alp ein.

**Biberbrugg** ist die wichtigste Umsteigestation im Netz der SOB. Hier verzweigen sich die Strecken nach Einsiedeln und Arth-Goldau. Am Morgen und Abend sowie an zahlreichen Sonntagen sorgen Scharen von Fahrgästen, die hier den Zug wechseln, für Leben auf dem Mittelbahnsteig aus dem letzten Jahrhundert. Die beengten Gleisanlagen haben die Grenze ihrer Belastbarkeit erreicht und bedürfen dringend einer Sanierung. Im alten Stationsgebäude und im benachbarten Schuppen ist der Baudienst der Südostbahn untergebracht.

Wir setzen die Fahrt mit verminderter Geschwindigkeit auf der kurvenreichen Strecke entlang dem Fließchen Alp fort. Ungefähr in der Mitte zwischen Biberbrugg und Einsiedeln erreichen wir die Dienst- und Ausweichstation Neuberg, die 1981 im Hinblick auf den angekündigten Papstbesuch in Einsiedeln innerhalb von vier Monaten erstellt wurde. Kurz nach Passieren eines weiteren, 1992 in Betrieb genommenen Industrie-Anschlußgleises in der Holzrüti weitet sich der Blick auf das Hochtal von Einsiedeln.

Entlang der dreigleisigen, 1983 teilweise durch die Schweizer Armee errichteten Abstellgruppe Blatten beschleunigt der Zug nochmals, um anschließend in den Kopfbahnhof **Einsiedeln** einzufahren. An Pilger Tagen, an schönen Sommer- und Winter-





**Bild 8:** Bei Schindellegi weitet sich der Blick auf die Zürichsee-Gegend mit dem Seedamm und Rapperswil im Hintergrund. Drei-Wagen-Pendelzug mit umgebautem Triebwagen BDe 4/4 80 am 26. März 1985 auf Talfahrt Richtung Samstagern – Wädenswil. **Foto: G. Wagner**

tagen werden auf dieser weitaus wichtigsten Station der Südostbahn bis zu 6000 Reisende gezählt.

Die Gleis- und Perronanlagen wurden bis 1987 großzügig um- und ausgebaut. Zwei Mittel- und ein Seitenbahnsteig ermöglichen die Aufnahme auch von langen Pilgerzügen. Das aus der Gründerzeit stammende Aufnahmegebäude erfuhr im Jubiläumsjahr 1991 eine stilgerechte Außenrenovierung.

Der Wallfahrtsort Einsiedeln übt nach wie vor eine große Anziehungskraft aus. Der Bahnhof Einsiedeln erschließt eine vielseitige Wander- und Sportregion, die durch ein dichtes Netz von Postautolinien bedient wird. Zu nennen ist vor allem die Region

Hoch-Ybrig als stadtnahes Wintersport- und Erholungsgebiet.

Von Wädenswil nach Einsiedeln hat der Zug eine Strecke von 16,6 km und einen Höhenunterschied von 473 m hinter sich gebracht. Die Fahrzeit beträgt zwischen 22 und 25 min. Mit Umsteigen in Wädenswil erreicht man Einsiedeln von Zürich aus in 49 bis 54 min.

### Von der Ostschweiz zum Rigi

Für die Fahrt über die zweite, 38,6 km messende SOB-Strecke nach Arth-Goldau (Kursbuch 670) besteigt man den Zug in der ebenfalls am Zürichsee liegenden Rosenstadt **Rapperswil**. Gleich nach der Aus-

fahrt überqueren wir den 1878 eingeweihten Seedamm, den sich Bahn und Kantonsstraße teilen. Er befand sich ursprünglich ganz im Besitz der Südostbahn, weshalb diese bis 1951 auch für den Unterhalt der Straße zuständig war, was ihre Rechnung arg belastete.

Das 4 km lange Teilstück über den Seedamm (Kursbuch 671) erweist sich zunehmend als eigentliches Nadelöhr des SOB-Netzes. Auf ihm verkehren nicht nur die Schnell- und Regionalzüge der Südostbahn, sondern auch Doppelstockzüge der Zürcher S-Bahn und Güterzüge der SBB. Die Einspurstrecke wird täglich von 160 bis 170 Zügen befahren, weshalb sie in hohem Maße verspätungsanfällig ist.